

持続可能なまちづくりのための生活支援交通について

Life-support Transport System for Sustainable Town-planning

平 松 道 夫

Michio HIRAMATSU

はじめに

本稿は、超高齢社会を迎えつつあるわが国において、持続可能なまちづくりをいかに推進していくかの社会学的研究の報告の一部である。持続可能性社会の研究は学問分野においても社会科学，自然科学の多岐の分野からのアプローチがあり，社会学的アプローチもその一つであるが，その中にもさまざまな分析視点をもっている。筆者は，コミュニティや日常生活という視点から持続可能なまちづくり推進の方法等について，先行研究を踏まえながらいくつかの角度から分析を試みてきた。その成果は，過去の本論集において第1報から第4報の形で報告しているが（平松，2007，2008，2010，2012），本稿はその流れをくむ第5報にあたるものである。

本稿では，持続可能なまちづくりの推進において，生活支援交通の整備が欠かせないことを報告したい。それは日常生活において移動困難者が増えてきているからである。これは単に人が歳を取って足腰が弱くなってきたという理由だけではない。他方で移動手段（とくに公共交通）が消滅しているという要因もある。すなわち鉄道やバス路線の減便や廃止である。そのあたりの課題を提示したう

えて，今日その問題をどのように解決しようとしているのか，また移動手段の確保がなぜ必要なのかについて考察してみたい。

1. 公共交通空白地域の発生

1960年代から70年代前半にかけての高度経済成長期に，農山漁村や地方都市から首都圏・大阪圏・名古屋圏などの大都市部への大規模な人口移動があった。大都市中心部に大規模な住宅地を造成することは困難だったので，都市周辺の農村部や山間地に造成せざるを得なかった。急造された新興住宅地は地価が安かったこともあり，中には念願のマイホームを持てた人もたくさんいたようである。しかし，モビリティを考慮せずに宅地造成が行われたため，最寄りの公共交通機関としての鉄道駅やバス停留所から遠く離れていたりするなど，通勤・通学，通院，買い物などの足は脆弱であった。その結果として自家用車を持たざるを得なかった人も多かった（堀内，2012：16-17）。

昨今は，地方都市や農山村部はもちろん大都市郊外部でも，自家用車なしでは日常生活が成り立たなくなっている。国民生活が豊かになって自家用車の保有率が向上すれば，当

然のことながら公共交通の利用者は減少していく。そして日本の公共交通は欧米とは異なり独立採算による運営を前提としており。民間バス路線の維持は交通事業者による経営努力に大きく依存してきた（堀内，2012：9）。輸送原価の過半は人件費によって占められる一方，近年の燃料費の上昇傾向から，事業所は人件費の抑制によって運行経費の縮減を図っている状況にある。そのため，利用者減少→運賃値上げ→利用者のさらなる減少→運行本数減便→利用者のいっそうの減少という悪循環に陥ってしまっている。そのうえ今日では乗務員不足の傾向もでてきており，交通事業者の経営努力のみに依存した市民のモビリティ確保はもはや限界にきているといえる（吉田 a，2009：58-59）。

その結果，日本各地で公共交通の衰退が止まらず，これまで地域のモビリティを支えてきた鉄道の廃線や路線バスの廃止が相次いでいる。その大きな要因の一つに「規制緩和」があげられる。鉄道は2000年，路線バスは2002年に交通事業者に対する規制緩和が実施され，不採算路線からの撤退は「許可制」から「届出制」に変更されたのである。それ以前からもモータリゼーションの進展，産業の空洞化，不況などにより，地方の公共交通の経営は非常に厳しい状態にあった。そこへこの規制緩和が実施されたことで，公共交通の「空白地域」が生じることになり，市場原理が適用されない過疎地はもちろん，少子高齢化が進む大都市近郊地域でも，地域住民の日常生活の「足」を守ることが喫緊の課題になってきている（堀内，2012：3）。

これまで，地方の鉄道やバスの衰退の問題が取り上げられる際には，個々の事業者の経営問題として議論されることが多かった。しかしこれからは，「持続可能」な社会をつくるための「地域の公共財」として，公共交通

を考えることがますます重要になってきているといえる（堀内，2012：4）。単なる移動手段としての地域公共交通の枠組みではなく，「生活支援交通」の枠組みによって地域の公共交通をリニューアルし，一定の公的補助を抛出した福祉交通的な要素も加えて，市民の移動を持続的に確保していく必要があるといえる。「必要な食糧を得る」「医療・福祉サービスを受ける」「通勤・通学をする」といった市民生活に真に必要なサービスを提供することが，生活支援交通には求められる。なぜなら，これらの用事が提供される場所が広く分布する一方，用事を必要とする人々が住む場所も広く分布しており，この距離を克服することが必要だからである。こうした「性能保証」をするためには，既存の鉄道やバス路線の存廃だけに着目するのではなく，生活支援交通が果たしたい「性能」を何処に求め，市町村や交通事業者に限らず地域も含めて，どのような「責任分担」の中でそれを守っていくかを合意形成する，こうしたビジョンを描くことが期待されている。（吉田 a，2009：60。猪井・吉田，2009：63-64）。

自動車を運転できる大多数の人々にとって，地域公共交通の廃止は他人事に思えるかもしれないが，廃止の影響を受けるのは，高齢者や障害者，高校生など，自動車を運転できない人ばかりではない。地域公共交通が廃止されても，通院や通学，買い物をやめるわけにはいかないため，交通弱者は家族や近所の人に車で送迎を頼むことになる。それも度重なってくると気兼ねが生じ始め，その結果，家族内や近隣間の人間関係をこじらせることにもなりかねない。また，自分の意思で自由に移動できないことは，ひきこもり，寝たきりの原因にもなる。高校生の場合なら，運転免許を取るまでの期限付きの送迎であり，一見影響は少ないように思える。しかし，地域公共

交通が廃止された沿線の高校には、進学者が激減したという例もある。結果的に、若者は便利な街に流出し、残された高齢者は外出を控えるようになり、街のにぎわいも失われかねない。交通手段が自動車しかなければ、会社帰りに仕事仲間と祝杯をあげることや、街のレストランでおいしい料理を食べながら夫婦でワイングラスを傾けることも、帰宅時は車を置いてタクシーを利用したり、代行運転を頼んだりしなければならないことを考えるとなかなか実行しにくくなっていく。さらに、車でドア・トゥー・ドアの移動をしていると、職場と家庭以外の場面で人々と出会って会話や挨拶を交わす機会もめっきり減っていく。ふだん車に乗っている人も、知らず知らずのうちに便利なはずの車に生活を奪われていく。こうして地域公共交通の廃止は、個人の生活の幅、地域の魅力をじわじわと奪い、ふだん地域公共交通に乗らない幅広い人々まで、その影響が及ぶことになるのである（中部地域公共交通研究会、2009：20-21）。

2. コミュニティバスの導入

大都市中心部においては、地域公共交通としてのJR・民鉄・地下鉄などの鉄道や都市交通局の路線バスなどが、網の目のように整備されている。しかし、大都市周縁部や近郊都市、郊外都市のそれは、市域を縦断あるいは横断する形で鉄道が通り、その鉄道の主要駅をターミナルとして鉄道支線（別の民鉄路線の場合もある）や民間路線バスが四方八方に複数方向に延びている。ターミナルから遠く離れた鉄道支線やバス路線沿線の住民が、例えば同市内の隣の鉄道支線・バス路線沿線にある施設に行こうにも、車を利用すれば直線で短時間で行けるにもかかわらず、公共交通を利用した場合は、一旦ターミナルとなる主要駅に出てから、別の支線や路線バスに乗

り換えて目的地まで行かなければならなくなり、相当な時間と手間がかかることになる。自家用車の普及に伴い、そうしたモビリティの利便性から、鉄道支線や路線バス利用者は急減し、減便・廃線の悪循環に陥ってしまっているのである。

しかし、高齢化社会から高齢社会へ、さらに超高齢社会へと変化する中で、車の免許を持たなかったり、高齢を理由に運転を見合わせている交通弱者も急増してきている。高齢者の外出機会を奪ってしまうような公共交通の衰退は、超高齢社会にはふさわしくない状況であるといえる。そこで生活支援交通として何らかの手当てが必要となっており、現在注目を浴びているもののひとつが「コミュニティバス」である。

コミュニティバスというのは、明確に定義づけられた言葉ではないが、1998年度の『運輸白書』によると、「主に地方公共団体が主体となり、地域住民の日常的な移動のために、小型車両を用いて市街地を循環するような、新しい運行形態で輸送サービスをするバス」（堀内、2012：25）と説明されている。路線バス同様、誰でも利用できる一般乗合型の定時定路線の運行形態をとる交通手段であり、さらにコミュニティ（地域）の足を確保するための交通手段である。また、その対象となる導入地域は、主として在来の公共交通手段が何らかの理由で確保できていない、あるいは道路幅員などの理由で運行できない需要の少ない地域を対象とし、従来のようにバス事業者による路線の計画や独立採算を基本とした運行とは異なる形態のものである（竹内、2009：80）。

今日のコミュニティバスの原点は1995年に東京都武蔵野市で導入された「ムーバス」と言われている。それ以前からも似たようなバスが運行されていたが、すでに廃止さ

れている（中村 b, 2006 : 53. 竹内, 2009 : 80. 堀内, 2012 : 24.）。

初期のコミュニティバスは都心部の交通過疎地の解消が目的であった。これは、人口は密集しているものの道路の幅が狭いために従来型のバスが運行できない地域を対象に、ミニバスを用いて運行するようにしたものである。運行を開始すると、高齢者の外出機会が増加しただけでなく、細街路にバスを運行することで、通り抜けの自動車が激減した¹⁾。そして、幹線道路が渋滞するため、自家用車からコミュニティバスに乗り換えるモーダルシフト（移動手段の変更）も実現した。その後のコミュニティバスは、都心部の空洞化防止を目的として設置されるようにもなった（堀内, 2012 : 24-25）。

これまで事業者が考えてきたバスサービスを自治体の政策として積極的に立案し、さらに運行費の赤字分負担も自治体が継続的に行うという決断は、当時はきわめて新鮮であった。自治体の政策として立案したバスは、市民、とくに高齢居住者のニーズに的確に対応することで従来のバスの常識をいくつも覆した。狭隘な道路を走行すること、バス停とバス停の間を短距離にしたこと、朝夕のピークは運転せずに日中だけを運転すること（自治体によっては、通勤・通学の便を図るための運行を行っているところもある）、運賃を均一にしたこと、などが指摘できる（中村 b, 2006 : 53）。ただ、自治体はコミュニティバスの計画を立てる際に、交通不便地域や交通空白地域をとらえることが重要となり、計画策定のための作業の一環として在来の公共交通の問題点を把握し、利用者側及び事業者側の状況を考慮したうえで、その時点における解決策を検討することも必要である。たとえば、在来の公共交通を活用できる可能性もあるため、必ずしも、新規路線のコミュニティ

バスにとらわれる必要はない。区域内の在来バスを含めた形で、コミュニティバスの計画を考えることが必要である（竹内, 2009 : 84）。大都市都心部では、鉄道やバス等の公共交通網が発達している一方で、そのような大量輸送システムでは対応しきれない、輸送規模が小さい需要に対応するために、コミュニティバスの導入が検討され運行されている²⁾（中村 a, 2006 : 17）。

大都市近郊部や郊外都市部では、在来のバスが運行されていない地域での交通サービスを提供するためにコミュニティバスが導入されている場合が多い。鉄道の中心駅（ターミナル）から四方八方への鉄道支線やバス路線は複数あるが、中心市街地内の移動や回遊する路線が十分に設定されていない場合があり、一旦ターミナルへ出ないと他の場所に行けないという不便がある。そこで、例えばターミナルとなっていない駅や市役所、多くの人が利用する福祉センターなどを起終点あるいは必通過点として、病院、文化センター、図書館、ショッピングセンターなどを経由するいくつかのルートを巡回あるいは往復路線で設定して、交通不便地域の解消を目指すと同時に、中心市街地におけるモビリティの向上や中心市街地での回遊性を高める目的でコミュニティバスを導入しているのである³⁾（中村 a, 2006 : 18）。

3. コミュニティバス運行の課題

バス路線の質は経由地だけで決まるものではない。そこに運行本数や運賃が関わってきて初めて意味を成す。さらに言えば、都市の交通体系全体の中での位置づけが重要となる。コミュニティバスについては、自治体がどのように関与するべきか、均一運賃に固執する必要がどこまであるのか、循環路線にしないといけない理由がどこにあるのか、市内の

すべての公共施設を網羅的に経由する必要性がどこにあるのか、などといった疑問も出てきている（中村 b, 2006: 54-55）。コミュニティバスは自治体が主体となり、従来の公共交通機関がカバーしてこなかった地域住民のニーズに対応すべく、その貴重な移動手段の担い手として導入がなされてきているといえる。あわせてコミュニティバスは、市民に密着したサービスを提供することにより、高齢者や主婦などの大切な足として重宝されている（中村 a, 2006: 3）。

コミュニティバス運行の現状について路線設定、バスマップ、設備などに分けて以下で検討してみる。

(1) 路線設定

路線の設定方法には、往復型と循環型と2種類がある。起点から終点までを単純に結び、車両がそのルート上を往復する直行型路線はもっともわかりやすい。例えば、住宅地と駅を結ぶ場合のように、大まかな人の流れが存在する場合は、それに沿って路線を決めれば良いことになる。問題は、起点と終点の間にどこを経由させるかである。あまり多くの施設を経由すると、起点から終点までの所要時間が長くなってしまう。とはいえ、コミュニティバスは一般の路線バスとは異なり、起点と終点を単純に結んで多くの人を輸送できればよいというものではない。目的に照らして必要にして十分な施設を経由しつつ、なるべく所要時間の短いルートを設定する必要がある（中部地域公共交通研究会, 2009: 82）。

既存のコミュニティバスを調べると、複数の公共施設をぐるりと経由する一筆書きのルートを設定している例が多くみられる。いわゆる循環型路線である。往復型路線に比べるとひとつの路線で様々な区間を結ぶことができるが、その反面、路線が長くなり、目的地までの所要時間が長くなること、運行経費を抑

えるために、循環型路線といっても地下鉄名城線のように右回りと左回りがあるわけではなく、一方向だけの環状路線であることが多い。利用者が時間を気にしない高齢者等が多いとはいえ、隣のバス停まで逆回りで一周乗らなければならないなど利便性が低くなる場合もあり、結果的に利用者がほとんど乗車しない区間が増えたりして、非効率な運行になることも起こる。また、ふつうに考えれば公共施設をハシゴする人などほとんどあり得ず、ニーズと路線のミスマッチが発生している可能性も考えられる。利用者の立場からすれば、なるべく早く目的地に着いた方が良いわけだから、あまり欲張って長い循環路線とすることは好ましくない（中部地域公共交通研究会, 2009: 83. 中村 a, 2006: 22・44-45）。車両や人員の確保にコストが掛かるが、循環型路線を設定する場合は、複数のルートや双方向運行などを確保することが必要である。

(2) バスマップ

初めて乗車するいわゆる「^{いちげん}一見さん」にとって、一般にバス交通はきわめてわかりにくい公共交通である。たとえば、鉄道であれば市版の地図に路線が掲載されているが、バス路線は掲載されていない。路線図や時刻表は、バス交通という「商品」を紹介する「メニュー」であるはずだが、バス停留所に路線図が掲示されていても大幅にデフォルメされているため、方向などがまったくといっていいほど分からないことも多い。系統番号も、方向とは無関係に設定されていたりして、地元住民でさえまったく理解できないケースもみられるようである。路線図が提出すらされていないケースも散見される。こうした「基本コンテンツ」の設定方法では、地域住民の移動実態やニーズとは合わなくなる可能性があり、結果として利用者のさらなる逸走を招くことになりかねない。基本的にモビリティは、何ら

かの外出目的があることで需要が発生するものなので、「鉄ちゃん」のように乗物そのものが目的で利用されるケースはほとんどないといってよい（堀内，2012：103. 吉田 b，2009：40-42）⁴⁾。

コミュニティバスのダイヤ設定にあたっては，利用者がいつ目的地に着きたいのかを考慮して設定されなければならない。例えば，駅への利用を見込むのであれば，乗り継ぐ列車の時間に間に合うようにしなければならないし，通学利用を見込むのであれば学校の始業時間，通院利用を見込むのであれば病院の受付開始時間に，それぞれ間に合うようにダイヤ設定しなければ利用されない（中部地域公共交通研究会，2009：87-88）。昼間はさまざまな利用が考えられるが需要も少ないので，一般的な「毎時〇分発」のようなヘッドダイヤ（等間隔ダイヤ，パターンダイヤ，ラウンドダイヤとも言う）として，利用者にとって覚えやすく使いやすいような設定を行うのが良い（中村 a，2006：14・56. 中部地域公共交通研究会，2009：86-87）。

バスマップは土地勘のない外来者のみならず，自家用車から公共交通機関へモーダルシフトを促すためのモビリティ・マネジメントの道具としても有効である。乗り場，時刻，頻度，所要時間，経路，運賃，事業者名等が盛り込まれたバスマップの作成を，事業者任せではなく行政も協力して，広報とともに住民に配布したり，また主なターミナルにおいていつでも入手できるようにすることが肝要である（堀内，2012：104-105）。

(3) 設備など

コミュニティバスのターミナルが設置されているのは，市役所，総合病院，福祉センター，鉄道駅といったところが多い。公共施設を活用する場合は，図書館や文化会館といったバス利用と相性の良い集客施設が望ましいとい

える。ターミナルはそこでなんらかの用が足せるところに設置することが基本である。近年では，郊外部を中心とした大規模小売店舗の急増によって，これらの店舗と提携して店舗をターミナルにするコミュニティバスも出てきている（中村 a，2006：53-54）。

ターミナル以外の路線バスの停留所は道路上に設置されている場合が多い。利用者は停留所から病院，公共施設，商業施設などの玄関まで歩いて行かなければならない。また，炎天下や雨天時に道路上でバスを待つことは快適とは言えないうえ，とくに歩道がない場合は安全上も課題が残る。そこで，利用者が多く訪れる施設では，その玄関先に停留所を設置し，バスを施設内の車寄せまで乗り入れることで利用者の利便性を向上させているところもある。さらに，施設の玄関口にベンチを設置したり，路線図や運行ダイヤなどを掲示することで，利用客が安全で快適にバスを待つ空間を確保することも可能となる（中部地域公共交通研究会，2009：91）⁵⁾。

バスマップのところでも述べたように，バスの利用促進にとって，とにかくわかりやすいバス案内が重要である。バスの系統や時刻表をわかりやすくすることはもちろん，バスを待っている利用客には，バスが今どこを走っているのかの運行情報や接近情報を提供できることが望ましい。それらの情報提供に IT が活用されているが，とくに，バスロケーションシステム（バスの位置情報をバス停などの表示機で確認できるもの）は全国の都市部において普及してきている。中には，バスがそのバス停を通過してしまったかどうか，という情報だけを知らせるシステムもあるが，本数が少ないコミュニティバスなどでは，このような単純なものでも利用者にとっては助かるものである（中部地域公共交通研究会，2009：162）⁶⁾。

また、バスの車体そのものについても利用者の状況に応じて変化してきている。従来の交通弱者から、高齢者・障がい者・妊婦など、その移動が困難である利用者を「移動制約者」ととらえて対応してきている。交通バリアフリー法施行以降、乗合バスでは、高齢者や車いす利用者にも乗り降りしやすいノンステップバスが基本となり、普及が進んでいる（中村 a, 2006: 75）。コミュニティバスも例外ではなく、一般の路線バスと同じタイプのノンステップバスを活用しているほか、小型のノンステップバスが開発され、コミュニティバスとして導入しているところが多くみられる。

車両の色やデザインは、運行開始後のコミュニティバスの存在を知ってもらう極めて重要な要素になる。色とデザインを導入時に工夫することにより、特別なPRを行わなくてもバス自体がPRをし続けてくれる（中村 b, 2006: 146）。山吹色、水色、黄緑色などのあでやかな色を車体全体にカラーリングしたうえに模様を描いたり、その自治体のキャラクターをデザインしたような目立つ車両を走らせている自治体もかなりある。また、同じ模様でも路線によって色違いにしているところもある。

4. 考察～新しいライフスタイルの提案～

思いついたときにちょっと出かけたいといった場合、バスでは運行ダイヤに合せた移動しできない点で、自家用車と比べると不利である。したがって運行本数をなるべく多くできればよいのだが、採算性を見込めないコミュニティバスではそれはなかなか困難である。そこで、ダイヤ設定においては、できる限り地域住民のライフスタイルを意識し、その上でなるべく少ない本数で多くの住民のニーズに応えられる設定とすることをめざす必要がある。その際、当然ながら住民のライフス

タイルは多種多様なので、とくにどの層を主な対象とするかを明確にした方が良い。一般的には、自家用車を利用できない移動制約者（主に高齢者）を対象とすることが多いといえるが、同じく自家用車を利用できない未成年者や、公共交通が不便なのでやむを得ず自家用車を利用している主婦や通勤者へも対象を広げていくことができれば、利用者の増加につながり、コミュニティバスの地域における必要性を高めることができるのではないかと（中村 a, 2006: 56）。

高齢社会においては、コミュニティバスを利用することでより魅力的な生活が送れるようになる、そんなライフスタイル提案型コミュニティバスが望ましい。その実現のためには、提案する新たなライフスタイルのコンセプトを明確にして、それを可能にするコミュニティバスづくりを行う必要があるだろう。例えば、外出の際の足がなくて閉じこもりがちになりやすい高齢者が多い地域で、高齢者の社会参加促進を考えたいとする。この場合のコミュニティバス運行の目的は「高齢者の外出支援」となる。高齢化率の高い居住地域から、病院・商店街を通過して福祉センターに行くルートを設定し、ダイヤは各施設の開始終了時間に合わせて組み、停留所は各施設の玄関口に設け、バリアフリー車両を導入するといった具合である。これによって通院・日用品の買物の需要がカバーでき、福祉センターでは友人たちと日々の交流を楽しめる環境が整う。こうして運行を開始したコミュニティバスは、今まで外出することのなかった高齢者の生活を豊かにすることに役立つ。ここで、新たなライフスタイルが提案できれば、高齢者の生活を一変することもできる、というわけである（中部地域公共交通研究会, 2009: 52-53）。

さらに、最近、バス通学が見直されるようになってきた。その理由は、通学途中に子ど

もたちが犯罪や事故に巻き込まれないようにするためである。従来、遠距離で徒歩・自転車通学が困難な地域の児童・生徒に対してスクールバスが運行されてきたが、文部科学省は、2006年に、地域の実情に合わせて、登下校時の児童・生徒の安全確保のために路線バスなどを積極的に活用するように通知した。そこで、コミュニティバスを通学時間帯にも走らせて、人通りの少ない場所や、通過交通が多くて危険な場所を歩かずに済むようにしようという取り組みも始められている⁷⁾。ここで注目すべき点は、子どもの通学問題は保護者にとって大きな関心事なので、児童・生徒の通学に地域公共交通を活用することで、今までどちらかといえば無関心であった地域公共交通に、目を向ける保護者が増えるかもしれないからである。これがきっかけとなって、地域公共交通のみならず、安全・安心なまちづくり全般に関心を持つ人が増えることが期待できるのではないだろうか（中部地域公共交通研究会，2009：40）。

新しい時代のライフスタイルを形容するキーワードに「ユニバーサルデザイン」「スローライフ」「ロハス」といったことばが使われている。これらの言葉が高齢者の「健康」で「豊か」な生活をとらえ直すことや持続可能なまちづくり、すなわち環境負荷を高めることなく、社会的な公平性を保ちつつ、経済的な効率性を損なうことのないまちづくりを志向していることは言うまでもない。自動車に依存しすぎなくても済むように、他の交通手段が選択可能な状況が用意されていることをマルチモーダルという。まちづくりのゴールが環境面，社会面，経済面での持続可能性である限り，マルチモーダルな交通体系は必須であるし，それによって超高齢化が進む中での持続可能な都市の実現が可能であるといえる（澤田，2004：15，中村 b，2006：189）⁸⁾。

本来、「公共」交通機関には採算性を求めるものではないはずである。移動制約者が生じることがないように，公共交通空白地域の解消は行政の重要な社会政策の一つであることは言うまでもないであろう。コミュニティバスの運行はその解決方法の一つであるが，すべてではない。その方法等についてはまた稿を改めて報告したい。

【注】

- 1) 石川県金沢市が運行するコミュニティバス「ふらっとバス」などは，本来車は通行止めになっている商店街の中も走り，買物客の利便性を図っている。
- 2) 例えば名古屋市の「区内巡回バス」がそうである。名古屋市では市の交通局が運行しているが，区内のバスターミナル（主要地下鉄駅など）を起終点として，区内の主要な公共施設等を巡回するルートで，既存のバス路線を縫うような形でバス停間隔も短くし，右回り・左回りと双方向で運行されている。既存のバスは通過する，施設に最短の停留所を別途設けたり，複数の施設に行きたい場合に，乗り換えしなくても済むようなルートが設定されている。
- 3) 愛知県岡崎市では名鉄東岡崎駅とJR岡崎駅が主要ターミナルとなっており，駅を起終点として複数の民間バス路線が通じているが，中心市街地の公共施設や病院，商業地，観光地を回遊する路線がなく，岡崎市はそれらへのアクセスを目的としたコミュニティバス「まちバス」2路線を導入している。降車時に希望する人には乗換券が配布され，それでその日1日何回でも乗り降りできる。
- 4) 乗換ナビのように地図とバス停が併記され運行状況がわかるようなサイトがあればよいが，携帯電話やパソコンなどの端末が必要であり，それらを使いこなす技術もいるので，高齢者にとっては少々難点である。
- 5) 玄関先に停留所のある病院や市役所などではロビーをコミュニティバスの待合室として開放したり，駅では駅前の観光案内所を待合室として利用し，すぐ前に停留所を設けているところもある。
- 6) 愛知県豊田市では総合的に交通情報を提供する施設「ITS情報センターみちなびとよた」を設

置し、都市間を結ぶ鉄道を始め、民営路線バス、豊田市内移動の基幹バス、コミュニティ地域内で運行されている地域バスの情報を一元的に提供している。これらの情報は、センターの窓口だけではなく、駅改札やバス乗り場付近に設置された情報板やインターネット、携帯電話のサイトにおいても提供されている（中部地域公共交通研究会、2009：52）。

7) 愛知県豊明市のコミュニティバスは、小学校の通学時間に合わせて運行時間を30分繰り上げたうえで、バス停を小学校正門前に移動させ、児童の通学に活用している（中部地域公共交通研究会、2009：40）。

8) コミュニティバスは地域住民のモビリティ確保だけに運行されているものだけではない。他所から商用や公用で訪れる人はもちろん、観光客が利用する場合もある。2012年5月に開所した東京スカイツリーの観光客を目当てに東京都墨田区では、区内の観光地を巡るルートのコミュニティバスを新たに走らせるようになった。名古屋市交通局でも都心の繁華街を結ぶ「都心ループ」や、市内の主要な観光施設を巡る「めぐる」という名の循環型路線バスを走らせている。

【文献】

中部地域公共交通研究会編著、成功するコミュニティバス、学芸出版社、2009。

平松道夫、持続可能な福祉のまちづくり（その1；LOHAS）、金城学院大学論集 社会科学編 第3巻第2号、2007、pp.108-114。

平松道夫、持続可能な福祉のまちづくり（第2報；サステナブル・シティ）、金城学院大学論集 社会科学編 第5巻第1号、2008、pp.74-83。

平松道夫、持続可能な福祉のまちづくり（第3報；コミュニティの再生と変革）、金城学院大学論集 社会科学編 第6巻第2号、2010、pp.82-90。

平松道夫、持続可能な福祉のまちづくり（第4報；ソーシャル・キャピタル）、金城学院大学論集 社会科学編 第8巻第2号、2012、pp.38-44。

堀内重人、地域で守ろう！鉄道・バス、学芸出版社、2012。

猪井博登・吉田樹、生活支援交通計画の考え方（秋山哲夫・吉田樹編著、生活支援の地域公共交通、学芸出版社、2009、所収）。

中村文彦a、コミュニティバスの導入ノウハウ、現代文化研究所、2006。

中村文彦b、バスでまちづくり 都市交通の再生をめざして、学芸出版社、2006。

澤田誠二、はじめに（まちづくりと交通プランニング研究会編著、高齢社会と都市のモビリティ、学芸出版社、2004、所収）

竹内龍介、コミュニティバス（秋山哲夫・吉田樹編著、前掲書、2009、所収）。

吉田樹a、生活支援の地域公共交通（秋山哲夫・吉田樹編著、前掲書、2009、所収）。

吉田樹b、生活支援交通の「要」となるバス交通の現状（秋山哲夫・吉田樹編著、前掲書、学芸出版社、2009、所収）。